Los Aliados Descargan su Enorme Poderío Bélico Contra el Bastión Cercado

EXTERMINAN A LA GUARNICION DE CHERBURGO

Contornos Epicos Tienen los Sangrientos Combates

CUARTEL SUPREMO ALIADO EN FRANCIA, 22. (A.N.S.). — Las tropas aliadas se hallan en los arrabales de Cherburgo. Informóse a medianoche en este cuartel supremo que no se conocía la profundidad de la penetración al anochecer. Las encerradas tropas de Rommel sufrieron ayer un bombardeo al estilo del de "Dunquerke" al ser estrujadas irremisiblemente en el extremo de la península. Participaron en el combate cañones aliados, al lanzar más de mil aviones bombas desde alturas inferiores a los 30 metros.

Los cazas y cazabombarderos, atacando a veces a menos de unos quinientos metros a vanguardia de las fuerzas aliadas, arrojaron sus bombas sobre objetivos escogidos por el puesto de mando de campaña en la zona inmediata. Constituyó el bombardeo una de las más estrechas misiones de apoyo que nunca se hayan efectuado y durante dos horas en intervalos de cinco minutos prosiguió en oleadas tras oleadas. Los pilotos informaron que las posiciones alemanas en las inmediaciones de Cherburgo parecían desde el aire una tierra devastada de fragmentos y llamas con denso humo que subía hasta unos novecientos metros. Los cazabombarderos atacaron las fuerzas alemanes que se erigían en forma de pirámide hasta una altura de dieciocho metros batiéndoles a una velocidad de cuatrocientas millas por hora y desde una altura de treinta metros.

★ SON ARRINCONADOS LOS ALEMANES

Todos los cañones de campaña, fuertes, nidos de ametralladoras y concentración de tropas que los aliados hallaron fué acribillado y bombardeado a fin de abrir paso a las fuerzas de tierra hacia la ciudad. Es posible que la batalla en los suburbios de Cherburgo se paralice durante la noche. La lucha de calles durante la noche, entre casas fortificadas y nidos de ametralladoras, pone en peligro innecesariamente la vida de los hombres y solo depara pequeñas ventajas que sólo se justificarían si los alemanes estuviesen poseídos de pánico. Tal vez los elementos de vanguardia de los ejércitos aliados han llegado al mar en ambos lados de Cherburgo. Los últimos informes indicaban avances desde Saint Pierre Eglise en el oeste y también al oeste de la ciudad.

Hacia el oeste los aliados han penetrado en el interior de reductos construídos por los alemanes para proteger Cherburgo contra golpes de mano de los comandos. Se desconoce si éstos puestos fortificados, que dan frente hacia el oeste, pueden girarse para enfrentar el sur. Las zonas de bosques al sureste y sudoeste del puerto ofrecen protección contra infiltraciones y la línea aliada en el oeste corre ahora prácticamente a lo largo de las alturas que dominan la ciudad. Se estruja ahora a los alemanes hacia una franja de terreno tan angosta que pese a toda la voluntad y las mejores tropas del mundo sería imposible obtener el espacio suficiente para atacar con fuerzas en número suficiente.

★ GRAN BATALLA DE TANQUES

En el extremo oriental de la cabeza de puente prosiguen las sañudas batallas de tanques entre británicos, canadienses y cuatro divisiones alemanas de Panzers. Señalóse en el cuartel supremo que es una lucha bravía que ha fijado tácticamente a los efectivos alemanes permitiendo a los americanos efectuar su espectacular avance hacia Cherburgo. En los recientes días no se han incrementado notablemente las fuerzas alemanas a lo largo del frente que suman todavía catorce o quince divisiones. El frente aliado tiene un desarrollo de unos dos mil quinientos kilómetros cuadrados. Los ataques aliados terrestres y aéreos han impedido el refuerzo y afianzamiento de las tropas alemanas y las actividades del movimiento de resistencia francés han provocado un efecto demorador. Parece ser que Rommel tiene que concentrar un quinto de sus efectivos de combate para proteger las líneas de comunicaciones contra los ataques de los franceses.

★ TEXTO DEL COMUNICADO ALIADO

CUARTEL SUPREMO ALIADO, 22 (A. N. S.) — El comunicado de esta noche del mando supremo de las fuerzas expedicionarias aliadas dice: "El cerco de la fortaleza de Cherburgo ha sido casi completado. Hemos cruzado la carretera que desde el este corre hacia Saint Pierre Eglise ocupando esa población.

"No hay novedades en otros sectores del frente.

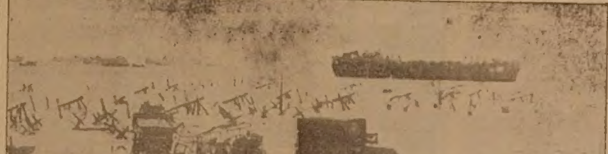
"Con tiempo mejor centenares de cazas aliados, muchos de ellos armados con proyectiles cohetes y bombas, sobrevolaron al noreste de Francia desde el alba hasta mediodía para hostigar refuerzos enemigos que desde la región de París se dirigían hacia el oeste. Entre los objetivos bombardeados en estrecho apoyo a las fuerzas de tierra figuraron puntos fortificados en Cherburgo.

DESDE MARZO RIGE EL EST. DEL PERIODISTA

BUENOS AIRES, 22 (ANS). — La Dirección General de Previsión Social anunció que se ha resuelto instalar una oficina especial en la sede de la Secretaría de Trabajo y Previsión, para la atención de todos los asuntos relacionados con el Estatuto Profesional del Periodista.

Al mismo tiempo comunicó a los empleadores y periodistas que el estatuto de referencia, está en vigor desde el 25 de marzo último, fecha de su promulgación, y que de acuerdo a lo dispuesto por el mismo, los aumentos de sueldos rigen desde esa fecha.

☆ LOS OBSTACULOS NAZIS CONTRA LA INVASION ALIADA ☆



Vista tomada en una playa de Normandía, después que las aguas bajaban. Así se puede apreciar bien los obstáculos erigidos por los alemanes para impedir los desembarcos aliados. Estas estructuras están cubiertas por las aguas cuando la marea es alta y amenazan las naves de abastecimiento que llegan a la playa. Nótese los cuerpos y vehículos destruidos aliados



Año XVII ★ Nº. 5917 ★ Santa Fe, viernes 23 de junio de 1944 ★ Doce Páginas ★ Fundado por Alfredo Estrada el tres de noviembre de 1927

Millares de Bombarderos Pulverizan las Defensas

CON LAS TROPAS NORTEAMERICANAS FRENTE A CHERBURGO, 22. (A.N.S.). — Las tropas norteamericanas iniciaron el asalto final contra los fuertes que defienden la plaza de Cherburgo, a las 14 horas de hoy, y su ataque se ha concentrado en el cinturón de defensas situadas en las alturas del oeste y suroeste de la ciudad, donde los alemanes están bien atrincherados y cuentan con fuerzas importantes.

Durante más de 80 minutos más de mil aviones de bombardeo británicos y norteamericanos, volando ola tras ola, han estado arrojando toneladas de bombas sobre las fortificaciones alemanas que rodean a Cherburgo, y las fuerzas terrestres norteamericanas están ahora avanzando para el asalto general contra la fortaleza del puerto.

★ COMPLETAN EL CERCO A CHERBURGO

CUARTEL ALIADO SUPREMO, 22. (A.N.S.). — Las tropas del general Omar Bradley han atacado hoy hacia el corazón de las defensas de Cherburgo, mientras los aeroplanos aliados efectuaban una poderosa incursión sobre el nervio vital de la residencia germana. Anoche quedó casi completado el cerco de los fuertes de Cherburgo, y los alemanes, aun luchando con vigor, se han replegado a sus tres zonas de defensa previamente preparadas, en tanto que las fuerzas norteamericanas han cortado virtualmente en tres partes a las tropas alemanas.

Al parecer está ahora en progreso la batalla final por Cherburgo. En dos partes del frente se está presionando a los alemanes hacia el mar. Se ha capturado Saint Pierre Elise, habiéndose cortado así la última carretera que entra en Cherburgo desde el Este, y situando a los contingentes norteamericanos a 3 kilómetros de la costa, donde pueden atrapar las restantes fuerzas alemanas en el extremo oriental de la península.

★ AMENAZAN A BEAUMONT HAGUE

En el extremo occidental, Beaumont La Hague, también a solo 3 kms. de la costa, está amenazada por las tropas aliadas que se encuentran a una distancia menor de un 1 km. y han cruzado la carretera que aboca en el cabo de La Hague. Las fuerzas alemanas al oeste de dicho punto han quedado por tanto aisladas. Beaumont Hague se alza a 3 kms. al sur de las playas septentrionales y a solo 9 km. del cabo de La Hague, el punto extremo norteoccidental de la península. Al parecer uno de los asaltos contra Cherburgo se efectúa desde Martinvast, 5 kms. al sur. La línea del frente, tal como fué indicada hoy por la tarde, va desde Saint Pierre Eglise, en el este, a Rufosses, 2 kms. al sudeste de Cherburgo dirigiéndose al sur hacia Martinvast y de allí arranca a Bois du Mondurois al oeste.

★ NUEVOS PROGRESOS BRITANICOS

Se han hecho muy pocos prisioneros. Parece como si los alemanes hubiesen dejado por todas partes una costra de resistencia tras de la cual se han replegado a las llamadas zonas de los fuertes. Estos están protegido en su accesos por campos de minas y créese que los de mayor potencia son los situados en los flancos de las defensas del puerto.

Las fuerzas británicas de tanques han efectuado nuevos progresos en los duros combates blindados alrededor de Tilly, donde la batalla se esplaza desde las proximidades de Hottot a sur de Tilly. Patrullas británicas han llegado a Fontenay le Pesnel, 4 kms. al sudeste de Tilly, en la carretera de segundo orden y casi equidistante de Hottot y Caen. También se ha realizado un ligero avance al suroeste de Carentan y se señala un aumento de resistencia en las cercanías de Saint Lo.

MR. HULL HABLO DE POLITICA AMERICANA

WASHINGTON, 22 (ANS). — El Secretario de Estado, Mr. Cordell Hull, declaró a los periodistas que los gobiernos y pueblos americanos jamás habían estado en mejores relaciones que ahora, tanto en el orden político como en el social.

El señor Hull fué interrogado por los periodistas sobre la información de que algunos gobiernos latinoamericanos desean mantener una conferencia consultiva en vista del desarrollo de los acontecimientos nacionales y por el temor de que se deteriore la unidad del hemisferio occidental, a lo cual respondió expresando que había oído que uno o dos miembros del cuerpo diplomático en Washington había sugerido la posibilidad de una conferencia de ese género, pero que ningún diplomático de los países latinoamericanos había dicho una sola palabra sobre el particular.

LA FLOTA DEL JAPON HALLO SU TUMBA JUNTO A LAS FILIPINAS

Una Gran Victoria de las Unidades Norteamericanas

PEARL HARBOUR, 22. (ANS). — Un comunicado facilitado por el almirante Chester Nimitz, comandante en jefe del Pacífico, dió estos detalles de la batalla, en la que fué derrotada la gran flota imperial japonesa: "Un portaaviones, que se cree era el "Zuikaku", de 17.000 toneladas de desplazamiento, recibió tres impactos de bombas de cuatrocientos cincuenta kilos, un portaaviones del tipo "Kyataka" resultó hundido, otro portaaviones del mismo tipo sufrió grandes averías y fué dejado ardiendo violentamente, un portaaviones ligero del tipo "Zuiko Taiho" recibió por lo menos un impacto de bomba, un acorazado del tipo "Kongo" resultó averiado.

Un crucero fué averiado, sufrieron averías tres destructores, uno de los cuales se cree fué a pique, tres petroleros fueron hundidos, dos petroleros recibieron serias averías y quedaron en llamas. Derribáronse de quince a veinte aeroplanos que prestaban defensa.

★ EL COMUNICADO DEL ALMIRANTE A. NIMITZ

PEARL HARBOUR, 22 (ANS) — El texto íntegro del comunicado del almirante Chester Nimitz, dice así: "Durante un ataque por aeroplanos enemigos de los del tipo llevados en portaaviones efectuado contra nuestros buques el 18 de junio, 353 aeroplanos enemigos fueron abatidos, 335 fueron destruídos por nuestra aviación de los portaaviones y 18 por nuestro fuego antiaéreo. Dos de nuestros portaaviones y un acorazado recibieron daños de carácter superficial. Perdimos 21 aeroplanos en combate. Se dispone ahora de la siguiente información respecto al ataque de nuestros aeroplanos transportados por portaaviones contra unidades de la flota japonesa, llevado a cabo bien entrada la tarde del 19 de junio. Las fuerzas enemigas de ataque consistían en 4 o más acorazados, 5 ó 6 cruceros, 5 petroleros navales y cruceros y destructores adscriptos a las mismas. Sobre la base de la información disponible en la actualidad, nuestros aeroplanos causaron los siguientes daños: Un portaaviones, que se cree pertenecía al tipo Zuikaku, recibió tres impactos de bombas de 450 kilos; un portaaviones del tipo Hayatacka que quedó ardiendo violentamente; un crucero ligero de la clase Zuiho o la Taiho, recibió por lo menos un impacto de bomba; averióse un acorazado del tipo Kongo; un crucero sufrió averías, averiáronse tres destructores, uno de los cuales se cree que fué a pique; hundiéronse tres tanques; causáronse importantes averías a dos tanques que quedaron en llamas; y fueron derribados de 15 a 20 aeroplanos que prestaban defensa.

"Nuestras pérdidas fueron 49 aeroplanos, contando los muchos que amarraron durante la noche y de los que, al parecer, se han número aún indeterminado. Con salvado pilotos y tripulantes continúa la búsqueda de los otros.

★ LA SUERTE DE LA AVIACION JAPONESA

PEARL HARBOUR, 22 (A. N. S.) — Aeroplanos japoneses atacaron el domingo la quinta flota estadounidense mandada por el almirante Spruance. Los contingentes japoneses perdieron 353 aeroplanos, de los cuales 335 fueron abatidos por cazas norteamericanos y 18 por el fuego antiaéreo de los buques. Solo se infligió daños superficiales a tres buques norteamericanos.

La fuerza nipona fué perseguida, localizada y atacada el lunes, bien entrada la tarde, pero solo hubo tiempo para lanzar un asalto antes de la caída de la noche, y en las restantes dos o tres horas de luz los bombarderos y aeroplanos torpederos del almirante Mitcher hundieron o averiaron catorce buques japoneses.

DECRETO DE LA INTERV. FEDERAL ENTRERRIANA

PARANA, 22. (ANS). — Se dió a conocer un decreto del Interventor Federal, por el cual se determina que será considerada falta grave de los funcionarios y empleados de la administración provincial las actividades políticas de los mismos.

Se agrega que la comisión de esa falta acarreará la inmediata cesantía de quienes incurran en ella.

Desmienten al Gobierno de Vichy Paisanos Franceses

CON LAS FUERZAS ALIADAS DE VANGUARDIA, 22. (ANS). — Varios miles de paisanos franceses de cinco ciudades de la costa protestaron hoy contra las "mentiras y falsedades" transmitidas por la radio de París. La protesta contenía veinticuatro firmas, en representación de las poblaciones de una amplia zona de Normandía. Entresacamos de la protesta: "Protestamos contra las declaraciones de esta radio, que ha manifestado que nuestras playas están llenas de cadáveres, lo que ofrece a los aliados muchas dificultades, desde un punto de vista militar, así como en sus relaciones con la población civil. Esto es falso. Las bajas sufridas por la población civil de estas cinco ciudades representan un máximo del uno y medio por ciento. Estas bajas se incrementarán en número con los bombardeos nocturnos de la Luftwaffe, que, sin consideración a los objetivos militares, sacrifica vidas cada noche. En cuanto a la recepción que Normandía ha dispensado a los libertadores, no precisa que la radio de París enseñe al pueblo francés lo que ha ocurrido exactamente y lo que continuará ocurriendo. A los franceses que aguardan la liberación les decimos: tened confianza, porque estamos ahora en situación de deciros que lo presenciado por nosotros confirma que los aliados han desembarcado una formidable fuerza para la victoria. "Vive la France, vive les alliés".

El Presidente Viajará hoy a Concepción del Uruguay

BUENOS AIRES, 22. (ANS). — Se informó hoy en la Subsecretaría de Informaciones y Prensa que, de acuerdo a lo anunciado anteriormente, mañana, a las 23, el primer magistrado de la Nación partirá con destino a Concepción del Uruguay.

El viaje del Presidente y su limitada comitiva se hará en el vapor "Ciudad de Buenos Aires"; acompañarán al general Farrell, los ministros de Guerra, Instrucción Pública, Hacienda y Marina, coronel Perón, doctor Baldrich, doctor Ameghino y contraalmirante Teisaire, respectivamente. Los viajeros esperan encontrarse en la mencionada ciudad entrerriana el sábado a las 17.30 y el lunes a las 10 se hallarán de regreso en Bs. Aires.

A su llegada a Concepción del Uruguay, el presidente y su comitiva, que integrarán también altos jefes militares y funcionarios, será recibido por el interventor federal en Entre Ríos. En nombre de la ciudad dará la bienvenida al Gral. Farrell el comisionado municipal. Media hora después de su arribo el Presidente depositará ofrendas florales al pie del monumento al Gral. Urquiza y ante el mausoleo que guarda sus restos en la Catedral.

A las 19.30 del mismo día el Gral. Farrell recibirá el saludo de los representantes de las fuerzas vivas de la zona y a las 21 concurrirá a la comida que en su honor se realizará en la Escuela de Zapadores. El domingo por la mañana se efectuará una concentración de autoridades, tropas y pueblo en la plaza Gral. Ramírez, y durante la misma se llevará a cabo una misa de campaña, oportunidad en la que serán bendecidas las nuevas banderas de guerra de los dos regimientos de guarnición en esa ciudad.

A continuación se efectuará un desfile de las tropas y los reservistas y a las 13 se servirá un almuerzo popular ofrecido por las delegaciones obreras; a las 21 del domingo el Presidente y su comitiva emprenderán el regreso a la capital.

BADOGLIO COLABORARA CON LOS GOBERNANTES

ROMA, 22 (ANS) — El mariscal Badoglio ha empeñado su promesa de colaborar cordialmente con el nuevo gobierno en cualquier cargo en que éste considerase que podría rendir más útiles servicios a la causa de la liberación y resurrección de Italia. Informando acerca de esto en el primer consejo de ministros celebrado hoy en Salerno, el presidente del consejo señor Ivanoe Bonomi, anunció la promulgación de una ley que convocará una asamblea a celebrarse inmediatamente después de que Italia sea liberada. El presidente puso de relieve que los nuevos ministros, en vez de prestar juramento de fidelidad a la monarquía, se comprometerían a abstenerse de la controversia constitucional en tanto duraren las deliberaciones de la asamblea constituyente.

MURIO EL INGENIERO E. SAENZ VALIENTE

BUENOS AIRES, 22. (A.N.S.). — Dolorosa repercusión ha tenido la noticia del fallecimiento del Ing. Eduardo Sáenz Valiente, vastamente relacionado en nuestro medio y la Provincia de Santa Fe.

El extinto desempeñó elevadas funciones en el Ministerio de O. Públicas de la Nación y en el Banco Hipotecario Nacional. Sus restos serán sepultados mañana en el Cementerio del Norte.

En Finlandia las Fuerzas Soviéticas se Abren Paso

MOSCU, 22. (A.N.S.). — La apertura de la ofensiva soviética contra Finlandia en dos nuevos frentes, ha transformado el plan ruso en un amplio ataque en cuatro direcciones, que está asumiendo rápidamente amenazantes proporciones. Actualmente emergen con toda claridad los perfiles de la estrategia soviética. Los golpes asestados al norte y sur del lago Onega pueden enjuiciarse ahora como constitutivos de un plan de recuperación de las grandes zonas de Karelia, ocupadas por los finlandeses y la apertura del camino para el desarrollo de un avance a través del cinturón de Finlandia.

Al mismo tiempo, la acometida inicial por el istmo de Carelia se está bifurcando en dos ataques, uno con dirección noroeste hacia Helsingfors y el otro dirigido al norte hacia las comunicaciones finlandesas de importancia, cuyo número es escaso.

★ OBJETIVO INMEDIATO DE GOVOROV

El objetivo más probable del ataque soviético, una vez rebasado Viborg, es en la actualidad Villmanstrand, 65 kilómetros al norte de aquella ciudad. La captura de este empalme ferroviario y de carreteras asestaría un golpe mortal a las comunicaciones de Mannerheim con sus ejércitos en el nordeste y simultáneamente aislaría a los contingentes finlandeses que aún permanecen al norte de Viborg y al este del canal de Saite de Viborg está ahora firmemente. La pequeña península al norte en poder de los soldados del mariscal Govorov. La velocidad de su avance ha permitido tomar intacto el puente ferroviario al oeste de Helsingfors. Los finlandeses hacen frente a estas nuevas amenazas con efectivos disminuidos.

★ FUE ANULADA LA AVIACION FINESA

La aviación finlandesa ha desaparecido a los efectos prácticos, como una fuerza combatiente en las batallas de las dos últimas semanas. Su extraña mezcla de aparatos Fiat, Brewster, Buffalo y algunos Messerschmitts y Fock Wulf ha sido duramente castigada tanto en tierra como en el aire. Los finlandeses han perdido también muchos hombres en los combates en el istmo y créese que las fuerzas que actualmente hacen frente a las nuevas embestidas soviéticas más al norte habían sido desplegadas con una peligrosa falta de profundidad incluso antes de empesar los ataques soviéticos.

★ CONQUISTAN MAS POBLACIONES

MOSCU, 22. (ANS). — El comunicado soviético de hoy informa: "Al norte del lago Onega, nuestras tropas continuaron hoy librando batallas de carácter ofensivo. En el curso de la lucha, nuestras tropas forzaron atrás al enemigo más allá de la línea del lago Oster y el río Kumtsa. Nuestras tropas tomaron Velikaya y Guba y las estaciones ferroviarias de Vandozero, Malyga y Lumbushozero, en la línea de Murmansk. Entre los lagos Onega y Ladoga, nuestras tropas superaron la resistencia enemiga y capturaron Podporozhie, una cabeza de distrito en la región de Leningrado y libraron con éxitos encuentros para ensanchar su cabeza de puente al norte de Svir, en la zona de Lodeinoe Pole, capturándose Nazarievskoye, Staraya-Svirskaya-Sloboda y Novaya-Svirskaya-Sloboda.

"En el istmo de Carelia, nuestras tropas arrollaron la resistencia enemiga y continuaron librando encuentros de índole ofensiva, capturando varias localidades habitadas, entre las que figuran Lapinhati, Repola, Lehtola y la estación ferroviaria de Tola.

"No hubo cambios en otros sectores del frente. Durante el 21 de junio fueron derribados en todos los frentes 73 aeroplanos enemigos en combate aéreo o por el fuego de las baterías antiaéreas".

★ LOS EFECTIVOS GERMANOS EN FINLANDIA

ESTOCOLMO, 22. (ANS). — Las tropas alemanas al mando del general Dietl, que afrontarán a los rusos en Finlandia, son más numerosas que en 1941-1942, pero inferiores en calidad, según informaciones de círculos generalmente bien informados. Las mejores unidades fueron mandadas a otros sectores del frente ruso y reemplazadas por soldados de más edad o jóvenes sin experiencia. Muchos de los oficiales fueron sustituídos por reservistas.

Durante los recientes golpes de mano de los rusos en la costa septentrional finesa, las tropas del general Dietl no dieron pruebas de buena moral. Según los citados círculos, tuvo que comparecer ante un tribunal militar toda una compañía estacionada en Kiberg, al Este de Varode, por rehusar combatir con las fuerzas rusas que desembarcaron allí.

ENTREGARANSE BOLSAS DE YUTE PARA PAPAS

BUENOS AIRES, 22 (A.N.S.). — Hoy se dió a conocer un decreto del P. E. originado en el Ministerio de Agricultura, por el cual el Mercado Nacional de Papas fué autorizado para que la distribución de bolsas de arpillera de yute para el envasado de papas que de de propiedad del Estado. Las mismas se entregarán previo depósito de $ 1.20 por cada bolsa, en calidad de locación.

La cantidad a entregar a cada solicitante no excederá de mil bolsas, y las solicitudes de mayor cantidad deberán pagar un adicional de $ 10 por bolsa. Los pedidos deberán formularse al Mercado Nacional de Papas o a las agronomías regionales de cada localidad.

☆ Una Escena de la Apertura del Segundo Frente ☆

...e aquí una excelente fotografía del acontecimiento histórico que conmovió al mundo entero. La ...ota de invasión, llevando hombres y materiales y protegida por globos, cruza el Canal de la Mancha.

Foto obtenida el 6 de junio de 1944

EL PUEBLO FRANCES SE SIENTE MARAVILLADO

CON LAS FUERZAS BRITANICAS EN FRANCIA, 22. (ANS). — "Ahora sabemos por qué tuvimos que esperar tanto tiempo". Esta frase se repite cada día por los habitantes de esta pequeña población normanda cuando se apiñan contra las casas para dejar paso a los grandes vehículos de guerra aliados que marchan en una corriente sin fin. Es verdad que el pueblo francés no podía comprender por qué se necesitaban cuatro años para preparar la invasión. Muchos franceses creyeron que el ataque a Dieppe constituyó en realidad el gran esfuerzo y se consideraron abandonados durante la pausa subsiguiente. Pero ahora se dan cuenta de la realidad, cuando permanecen con los ojos casi desorbitados, contemplando los colosales camiones repletos de material que literalmente cubren el ancho de las callejuelas de sus poblaciones. Una joven francesa, que llegó aquí desde París, exactamente antes de que empezase la invasión, me dijo que la gente en la capital estaba con una gran tensión ante la posibilidad del ataque aliado. "Pero no han visto esto", dijo ella, "y no pueden imaginarse qué maravilloso es". Los parisinos recibirán a sus liberadores con los brazos abiertos, me manifestó. Durante los recientes bombardeos aliados, los soldados alemanes de ocupación se han mostrado más taciturnos y se ofenden por nada. Ella vió cómo mataban a una muchacha y un niño, porque al referirse a un soldado alemán, le aplicaron el nombre de "boche", remoquete por el que cada vez se ofenden más. Es fácil comprender la sorpresa de los habitantes de estos contornos, muchos de los cuales habían visto muy pocos vehículos de mayor tamaño que el de un pequeño automóvil o un carro de tracción animal. Algunos de los vehículos son tan grandes, especialmente los que se emplean para el transporte de los tanques, que sus ruedas llegan a veces casi a la altura de las cabezas de las personas que contemplan su paso. Pese a la semana con "tiempo de Hitler", continúa llegando el material de guerra. Este período de mal tiempo nuboso ha recibido aquel calificativo porque complica los desembarcos aliados en la cabeza de costa e impide a la aviación aliada castigar los tanques y comunicaciones de los alemanes. Además, alguno que otro aeroplano alemán aprovecha la capa de nubes para atreverse a efectuar alguna rápida incursión sobre las posiciones aliadas. La disminución en el ritmo de actividad es utilizada para distribuir suministros y la campiña está repleta de grandes depósitos de material de guerra de toda clase. Uno de los extraños espectáculos de esta guerra es el ver una docena de Spitfires estacionados en campo abierto cerca de las zonas avanzadas. Indudablemente, el cielo en esta parte de Francia es nuestro.

SOLICITADA

AL PUEBLO DE SANTA FE

"Santa Fe, junio 22 de 1944. — Al señor Director del diario EL ORDEN. — Ciudad. — De mi mayor consideración:

"El problema del precio de las tarifas de transporte urbano de pasajeros, ha conmovido profundamente a la opinión pública, desde que los concesionarios se presentaron ante la Municipalidad de Santa Fe solicitando su aumento.

"La acción desplegada por la Comisión Municipal de Transporte, a quien oportunamente se encomendara el estudio del problema, ha sido sumamente difícil, debido a los obstáculos opuestos por las mismas empresas, ya sea en la deficiencia de las contabilidades o en el ocultamiento sistemático de sus verdaderas utilidades.

"Circunstancias reales determinaron a este Departamento Ejecutivo a autorizar provisoriamente el aumento de las tarifas, por un período de experimentación, en el cual se cumplirían exigencias impuestas con relación a la contabilidad y forma de llevarlas por las respectivas empresas. Vencido el plazo por el que se las autorizara el aumento referido, y participando en la Comisión Municipal de Transporte representantes de las empresas, de los obreros y de las Sociedades Vecinales, se reunieron los antecedentes totales del problema, los cuales, con el informe de la Comisión, fueron elevados a esta Intendencia Municipal.

"La importancia trascendental que para la opinión pública del municipio tiene el conocimiento directo del informe de la Comisión Municipal de Transporte determina a esta Intendencia a publicarlo íntegramente con el Decreto No. 1.953, por el que se autoriza únicamente el aumento de medio centavo por boleto, con carácter precario.

"En forma de solicitada, y dirigida al pueblo de Santa Fe, solicito al señor Director quiera tener la gentileza de publicar el informe y el Decreto mencionado.

"Sin otro particular, saluda al señor Director, aprovechando la oportunidad de expresarle su más distinguida consideración. (Firmado): JUAN LUIS DEPETRIS, Intendente Municipal".

EL INFORME DE LA COMISION MUNICIPAL DE TRANSPORTE

"Santa Fe, junio 21 de 1944. — Señor Intendente Municipal, Dr. Juan Luis Depetris. — S|D.

Esta Comisión Municipal de Transporte, en el informe que elevara a Su Excelencia con fecha 28 de Enero del año en curso, expresó que las recurrentes solicitaban el aumento de las tarifas en base a que el costo de explotación del servicio había sufrido un aumento que oscila entre $ 32.000 y $ 48.000 en las distintas empresas.

Aducen las mismas, en su escrito de presentación, que:

1) Como consecuencia del laudo arbitral, debían pagar por el aumento de los jornales que el mismo les impone, las siguientes cantidades: La línea "G", $ 33.040, La línea "D", $ 48.545, La línea "R", $ 40.880 y la línea "S", $ 32.850.

El representante de los obreros, Sr. Ortega Ríos, expresó en la primera reunión celebrada el 21 de abril, que las empresas optaron por cumplimentar el artículo primero del referido laudo, pagando a los obreros los jornales que el mismo les asigna, por día y no por mes, a excepción de la línea "D", que les paga por hora, agregando que ya sea por el retiro voluntario o forzoso de los coches de las líneas o por la disminución de las horas de circulación de los mismos, —esto último en el caso de la línea "D"—, ello en la práctica hace que obtengan mensualmente el mismo jornal o poco más que el que percibían antes de la fecha del laudo y que el beneficio que éste les reporta, sólo consiste en que gozan de determinados días de descanso, sin que le sea remunerado, y la redución de las horas de trabajo, limitadas a la jornada máxima legal.

2) *A través de la discusión mantenida en las distintas reuniones, se ha llegado a la comprobación de que realmente los coches no circulan con la regularidad sobre la cual las empresas hicieron las denuncias del costo de explotación.*

Esta discontinuidad o falta de circulación de la totalidad de las unidades de cada línea, es debida, en la mayoría de los casos, como lo reconociera expresamente el mismo representante de las empresas y como aparece denunciado en las planillas por ellas elevadas a esta comisión, es debida, decíamos, a la necesidad de que los vehículos sean reparados con cierta regularidad, al extremo de que, según ellas, deben someter a los coches a ajustes generales una vez cada nueve meses, sin considerar también las reparaciones menores a que deben someterlos por roturas ocasionales.

Si consideramos, que una reparación general de cada vehículo demanda más o menos 25 días de trabajo y si tenemos en cuenta que las empresas tienen el siguiente número de ómnibus en circulación: La "R", 14 coches; la "D", 19 coches; la "S", 15 y la "G" 16 coches, la no circulación de ellos equivale, al fin de cada año, prácticamente, a la no circulación en la "R" de un coche y cuarto; en la "D" de un coche y tres cuartos; en la "S" de un coche y un tercio y en la "G", de un coche y medio, aun cuando en esta última el señor representante de las empresas manifestara que por el sistema de organización que ella tiene, sus coches no sufren sino excepcionales detenciones, excepcionalmente reducidas, aún cuando, según manifestaciones del personal, esta empresa completa el promedio de vueltas que deben hacer al día, con sólo 14 y no 16 unidades.

A esto debemos agregar las detenciones ocasionales que sufren los vehículos y que, según datos de Inspección General y otras fuentes de información, puede concretarse en tres coches por día y por mes, cantidad que referida al número de unidades en circulación por año, hace que en ese lapso se produzcan las siguientes reducciones de unidades en servicio: en la "R", 1 coche y dos quintos; en la "D", uno y nueve décimos; en la "G", uno y tres quintos, y en la "S", uno y medio.

Sumando dichos promedios, es decir, el de las detenciones ocasionales y el de las determinadas por la reparación general, tenemos que la línea:

"R" circula ordinariamente con 11 coches y 1|3 y no 14; "D", circula ordinariamente con 15 coches y 1|3 y no 19; "S", circula ordinariamente con 12 coches y 1|5 y no 15; "G", circula ordinariamente con 13 coches y no 16.

En consecuencia, debemos tomar como costo real de la explotación el que demanda la circulación de ese número de unidades expresado y no el denunciado por las empresas, que es mayor a aquél en una, dos o más unidades.

Estos elementos, si bien no nos sirven para una comprobación exacta, por cuanto las empresas manifestaron no tener contabilizados los gastos de explotación de los años anteriores, con excepción de la línea "D", cosa que recién realizaron a raíz de las exigencias que se les impusiera en el Decreto No. 1782, de llevar libros, al menos nos dicen a las claras de que, o bien las empresas acrecentaron ficticiamente el costo de la explotación o, por lo menos, lo determinaron sobre la base de la circulación continua e interrumpida de todas sus unidades, contrastando esto último con los distintos elementos de juicio que ellos y las oficinas técnicas aportaron a esta comisión.

3) Las empresas invocan el aumento de jornales como uno de los determinantes del pedido de aumento de tarifas, pero como ya lo hemos señalado, el representante de los obreros, Sr. Ortega Ríos, manifestó que la ventaja económica que les acuerda el laudo arbitral no la han conseguido sino en una mínima parte.

Esta afirmación es corroborada acabadamente por las comprobaciones realizadas en el período de experimentación, como podrá apreciarse en el cuadro comparativo siguiente:

	Sumas que estiman las empresas les insumirá el mayor jornal	*Sumas que ajustadas al período de 45 días y en relación les insumirá, como mayor egreso, el mayor jornal*
"G"	$ 33.040	$ 23.536.—
"D"	„ 48.545	„ 27.773.20
"R"	„ 40.880	„ 24.130.—
"S"	„ 32.850	„ 21.352.50

Las cifras de la línea "D" han sido tomadas en relación con lo que se abonó en el mismo período del año anterior. Para las demás líneas se tomó el por ciento resultante.

Así, pues, a las sumas denunciadas por ese concepto, debemos hacerle el consiguiente castigo que señala la precedente comprobación, evidenciando ello una vez más que las empresas han exagerado a sabiendas todos los rubros.

Este aumento de jornales lo involucramos dentro de los rubros de los gastos permanentes que deben afrontar las empresas, ya que él subsistirá para el futuro, porque no es una imposición circunstancial o propia del momento, sino permanente.

4) Dentro de ese mismo rubro de gastos permanentes también incluímos el aumento del precio de la nafta, aceite, el aporte a la Caja de la Vejez, la prima del seguro, etc., excluyendo de la consideración los aumentos en los repuestos, neumáticos, etc., que son transitorios e inherentes al riesgo propio de la explotación, y que por ende deben ser soportados exclusivamente por las empresas.

Considerando cada uno de estos rubros, tenemos:

Que en cuanto a la nafta, ha sido objeto de una detenida discusión el cálculo sobre consumo real, manifestado por las empresas, consumo que incide preponderantemente en el costo de la explotación del servicio.

Las empresas hacen el cálculo de este gasto sobre el consumo total que insumirían todas las unidades circulando con matemática regularidad. Es decir, como ya lo puntualizáramos más arriba, aducen un gasto no producido. Así, expresan ellas que mensualmente cada una consume 30.000 litros de nafta, excepto la línea "D", que acusa 42.000 litros, cifras que representaría el gasto real si circularan todas las unidades, sin interrupción alguna. Pero, al no ser esto exacto, porque como ellas mismas lo confiesan, sus coches deben ser retirados del servicio por determinados eventos, no podemos considerar nosotros como real este gasto que tampoco se ha comprobado en los años anteriores por falta de contabilidad, ni menos, tener como efectivo el consumo acusado por ellas en el período de experimentación de 45 días, por cuanto les habrá sido fácil exagerarlo deliberadamente.

En este período de experimentación y el subsiguiente, la línea "G" denunció un consumo, en el mes de enero, de 28.270 litros; en febrero, 25.505 litros; en marzo, 29.435, y en los 15 días de abril, 12.935 litros.

Si consideramos que tres de sus coches no han circulado durante esos períodos y que la denuncia que hicieran sobre ese gasto, lo fué sobre la base de las 16 unidades en circulación, ello nos da un promedio de gastos por unidad de 57 litros. Esa denuncia de litros formulada, da el promedio de 70 litros de nafta por día y por unidad, sólo circulando 13 y no 16 coches.

Iguales consideraciones corresponde hacer con respecto al consumo que denunciaran por los meses de febrero, marzo, etc., precitados.

En lo que respecta a la línea "S", tenemos que circulando 15 coches, el gasto llega a 62 litros, y a 76 circulando 12 1|4 de coche.

En la línea "R", tenemos que con la circulación de 14 coches, el consumo llega a 64 y a 79 litros circulando 11 1|3 de coche.

En la línea "D" con 19 coches en circulación, el consumo asciende a 73 litros y a 91,18 litros circulando 15 1|2 coches.

5) En cuanto al aceite, de acuerdo al consumo que se denunciara en el período de experimentación, es el siguiente:

Línea "G": marchando 16 coches, 1 1|4 litro; marchando en cambio sólo 13 coches, sería el consumo de 1 1|2 litro y no de dos, como denuncian las empresas por cada unidad.

Ello demuestra que se ha exagerado también este rubro, exageración que referida al número total de unidades y al número de días del año, ofrece la apreciable cifra de 343 litros por mes y por año 4.116 litros, que en dinero efectivo representaría una suma equivalente o superior aun, [illegible] fuera el precio del lubricante que usan.

Línea "D": marchando 19 coches, 1,70 litro sería el promedio del consumo por unidad y marchando 15, 33 coches sería 2,10 litros, cuando ellos denuncian en 2 y medio litros el consumo diario por cada coche.

Este mayor consumo por ellos denunciado, significa, en el transcurso del año, una diferencia de 5.472 litros.

Idénticas consideraciones pueden hacerse con respecto a las demás empresas, aunque no denunciaron en litros el consumo de aceite, en el período de experimentación.

Corrobora esto lo que afirmáramos acerca de que las empresas exageran abiertamente en el período experimental los gastos de explotación, prevaliéndose de la circunstancia de no haber llevado la contabilidad de los mismos en los períodos anteriores.

Las empresas hacen el cálculo matemático de que tantos centavos de aumento por litro de nafta, le representan anualmente $ 2.520, más o menos. Ello sólo sería exacto si el número de litros denunciados fuere el realmente consumido, pero como hemos visto, que se aparta lejos de la verdad.

Si es indiscutido el aumento de un centavo por litro, también lo es el hecho de la exageración apuntada, razón por la cual sólo podemos aceptar con reservas este nuevo aumento en el costo de la explotación.

6) Dentro de los gastos de explotación con que pretenden justificar el pedido de aumento de tarifas —gastos que le hemos dado el carácter de permanentes, con relación a otros que podemos considerar como transitorios o peregrinos— figura el del aumento de la prima del seguro por el mayor jornal asignado al personal, aumento que lo elevan a la suma de $ 1.800 anuales.

Este aumento lo determinan las empresas sobre las bases de que los jornales a pagar le insumirían anualmente las cantidades consignadas en la planilla que obra a foja siete de este expediente, pero, como hemos visto, por lo abonado en el período experimental, el aumento de jornales no les insumiría esas cantidades, sino otras inferiores, con lo cual esas cifras que ellas dan por el aumento de la prima del seguro deben también reducirse. Si a ello, agregamos, que su monto es de por sí exiguo, podemos concluir de que en manera alguna puede incidir fundamentalmente en el costo de la explotación y menos justificar por sí ningún aumento en las tarifas.

7) También aducen como motivo determinante del aumento que solicitan la erogación en concepto del 6 o|o de las entradas brutas tendrían que entregar a la Municipalidad.

Este argumento no puede ser considerado ni es atendible bajo ningún concepto, porque parte de la base de un aumento en la tarifa, lo que significa que si ese aumento no se realiza, esa erogación no se produciría; razón por la cual esos $ 3.000 a $ 3.800 de aumento en el costo de explotación debemos descartarlo.

8) También hacen mérito del aumento de jornales al personal de Inspectores, de las licencias anuales pagas y del aporte patronal a la Caja de Asistencia Social a la Vejez.

Todo esto, que en total les demanda una cifra anual de $ 10.000, también ha sido hecho sobre la base de la exageración de los elementos que la determinan.

Así, por ejemplo, todas las empresas invocan el aumento de jornal de los Inspectores cuando en realidad sólo una, la "G", es la que ha acordado ese aumento, del cual se prevalen todas.

En cuanto a la licencia anual del personal de Inspectores, Administrativo, Guardas y Choferes, tampoco debemos aceptarla en las sumas señaladas, porque éstas han sido hechas sobre la base de un cálculo más o menos aproximado y sabemos ya, que las recurrentes, tratándose de cálculos, lo hacen siempre exagerándolos en su favor.

En cuanto al aporte patronal a la Caja de Asistencia Social a la Vejez, el querer hacerlo incidir sobre el usuario, es pretender provocar una refracción o difusión, por lo que en definitiva no serían ellas, sino el público, el que debe pagar ese impuesto.

Ningún otro factor de aumento en el costo de la explotación debemos nosotros tenerlo en cuenta y así descartamos de la consideración el aumento de los repuestos y de la mano de obra que ellos aducen en los distintos gastos que debieron afrontar en el período de experimentación por composturas, reparaciones, etc., porque esos gastos son propios e inherentes al riesgo de toda explotación y deben compensarlos con las utilidades obtenidas en los períodos normales, es decir, mientras no existieron los eventos que hoy la determinan.

9) Hasta ahora hemos estado considerando los mayores gastos que deben afrontar real o hipotéticamente las empresas. Pero debemos también tener en cuenta una circunstancia capitalísima que redunda en beneficio exclusivo de las mismas y que es *el aumento proporcional y diario del número de pasajeros o usuarios del servicio.*

El examen de los cuadros estadísticos que tenemos a la vista, así lo comprueba. En efecto:

En el año 1942, el movimiento de pasajeros transportados por las empresas de ómnibus fué de 20.865.948 y de tranvías de 15.968.530, que da el total de 36.834.478 pasajeros transportados.

En el año 1943, en cambio, los ómnibus transportaron 21.187.309, es decir, 321.361 más que en el año anterior y los tranvías 17.339.512, es decir, 1.370.982 más, lo que da un aumento total en el año, de 1.692.343 pasajeros.

Este progresivo aumento en el número de usuarios de los servicios públicos de transporte, es debido en primer término a la mayor densidad de población de los distintos barrios que sirven las empresas, y, también, a las notorias restricciones que se han impuesto a los automóviles, pudiendo esto último, precisamente, servir como compensación a los aumentos eventuales que ellas deben afrontar.

Ese aumento en el transporte de pasajeros hay que correlacionarlo con los beneficios que ellos le determinan en el sentido de que son cantidades que ingresan sin provocar mayor costo en la explotación, por la razón sencilla de que el servicio es atendido con el mismo número de coches y aun con menos, y sin imponerle a los mismos jornadas extras, desde que no se ha aumentado el número de horas de la prestación de los servicios y el desgaste de los vehículos con relación al aumento de pasajes representa una mínima proporción.

Tal aumento demuestra que las empresas, en 1943, con relación al año 1942, han tenido un ingreso en dinero efectivo de más de $ 22.495,27 para los ómnibus y $ 82.258,92 para los tranvías, tomando el precio mínimo de los boletos, es decir, de $ 0.07 en los ómnibus y de $ 0.06 en los tranvías, cantidad que se aumenta pronunciadamente, si tenemos en cuenta que, según datos estadísticos, el 50 o|o de los usuarios viajan con boletos inferiores a $ 0.10 y el resto con boletos cuyo costo es de esta última suma.

Si ello es así y las empresas no sólo han podido subsistir, sino también han obtenido utilidades, que nunca denunciaron cabalmente, no hay razón para presumir que ellas, en este año, se encuentren en razón de desventaja con respecto a esos períodos fenecidos en los cuales y principalmente en el año ppdo. existieron ya los factores que hoy invocan como determinantes en el aumento del costo de la explotación.

Concretando esta situación a cada una de las empresas, tenemos que:

LA LINEA "G". — Esta empresa transportó, en el año 1942, 4.864.267 pasajeros y en el año 1943, 5.138.403, lo que equivale a decir que en este segundo período transportó 274.136 pasajeros más que en el período anterior. Este aumento de pasajeros le ha determinado a esta empresa un ingreso en más, en el año 1943, con respecto al año 1942, de $ 23.300, aproximadamente, tomando el costo del pasaje a $ 0,085, que es el promedio entre los boletos de $ 0.10 y $ 0.07, pues, como ya lo tenemos dicho, la mitad de los usuarios viajan con boletos de $ 0.10 y la otra mitad de $ 0.07.

Este aumento se ha mantenido en el primer trimestre del año en curso, desde que esta misma línea transportó 1.225.936, es decir, 61.618 más que en el mismo período del año anterior y 94.845 más que en el mismo período del año 1942, no obstante haber mediado en parte de este período la diferencia de $ 0,025 (a partir del 3 de febrero) entre el costo del boleto de los ómnibus con los tranvías, lo que determinó un aumento extraordinario en el transporte efectuado por la Empresa de Tranvías, como lo demuestra la circunstancia de que del aumento total experimentado en el transporte de pasajeros, que fué de 607.845, correspondió a los tranvías 597.050 y a los ómnibus 10.795 solamente.

Es por ello, que no consideramos los datos estadísticos del transporte correspondientes a este año y porque también por el hecho de tratarse del primer período solamente, no podría darnos una conclusión definitiva.

Con todo y por el hecho notorio de ver a diario los ómnibus repletos de pasajeros, podemos concluir, sin temor a equívocos, que ese mayor número de pasajeros irá, como ya lo hemos dicho, en constante aumento.

También en el primer trimestre de este año esta línea transportó 94.845 pasajeros más que en el año 1943, lo que reporta un mayor ingreso de $ 8.061.82 y en el año, $ 32.247.28.

Con esta cantidad de entradas extras que obtendría la empresa, desde que ha mantenido siempre el mismo servicio, cubriría ya un gran por ciento del mayor costo que hoy tiene la explotación y que ellos acusan en la suma de $ 54.844. A esta cantidad, por las razones vertidas precedentemente, hay que hacerle una quita de $ 6.000 en números redondos, por los rubros que descartamos y pesos 12.504, que es la cantidad que exageraron acerca de los jornales que dicen deben pagar de más como consecuencia del laudo arbitral, quedando reducida, pues, a la de $ 36.340, que se cubre perfectamente con los $ 32.247.28 que representa el ingreso del aumento de pasajeros y con los $ 12.846 que representaría un aumento de $ 0,005 en los boletos de $ 0.07.

En efecto, si como ya hemos dicho, la mitad del pasaje usa los boletos de $ 0.07 y esta empresa transportó, en el año 1943, 5.138.403, la mitad de esos boletos, que serían 2.569.201, aumentada en $ 0,005, nos daría esa cantidad, sin considerar aún la posibilidad de que el aumento de transporte producido en el primer trimestre de este año, se mantenga como es de presumir.

LINEA "S". — Esta empresa transportó, en el año 1942, 4.463.760 y en el año 1943, 4.241.251, es decir, 222.509 pasajeros menos, según los datos denunciados por la misma.

Esta disminución es falsa a todas luces, desde que tanto los tranvías como las otras líneas, a excepción también de la "R", —cuyo caso particular consideramos aparte— y demuestra que ella fué deliberadamente denunciada: Esto lo comprueba la circunstancia siguiente: que en el año 1943 se sellaron en la Municipalidad, 680.000 boletos de $ 0.10 y 820.000 de $ 0.07 y 1.480.000 de $ 0.15, lo que da un total de 4.460.000 pasajeros, sin contar los pases gratis que tal empresa había otorgado a terceros, sin la autorización municipal. Todo lo cual nos dice que en el peor de los casos esta empresa habría mantenido, por lo menos, la misma cifra del año 1942, pero nunca una inferior.

En el primer trimestre de este año, esta empresa denunció el transporte de 908.886 pasajeros, habiendo abonado el impuesto que corresponde a $ 102.690 contra $ 80.350 del mismo período del año anterior, cuyo transporte fué de 922.214 pasajeros, según ella misma lo denunciara. Si bien es cierto que de los boletos sellados pudo haberse quedado un remanente para el período subsiguiente, —como también pudo haberle quedado del período anterior—, este remanente nunca pudo ser tan exagerado en tamaña cantidad.

Ello evidencia un deliberado propósito de disminuir el número del transporte efectuado, pero ello no obsta de que consideremos a esta empresa, como las restantes en la situación de que año en año aumente el número de pasajeros, con cuyo ingreso cubre gran parte del mayor costo de explotación denunciado en pesos 52.230.

Procediendo como en el caso de la "G", descontamos la suma de $ 6.000 y los $ 11.498, que es la exageración del jornal que dicen deben pagar de más, con un aumento de pesos 0,005 en los boletos que vendía a $ 0.07 y que ascendería a un ingreso de $ 4.200 el mayor costo de la explotación quedaría completamente cubierto.

LINEA "R". — También esta empresa acusa una pronunciada disminución en el transporte de pasajeros, en el año 1943, con relación al año 1942.

En efecto, en aquel año dice haber transportado 2.451.394, mientras que en este, es decir en 1942, expresa que fueron 2.627.985, lo que da una diferencia en menos, de 176.591 pasajeros.

De acuerdo a los informes de la Dirección de Rentas esta Empresa hizo sellar en el año 1943, 3.350.000 boletos, lo que comprueba que ocultaron maliciosamente 898.600 pasajeros, que sumados a los 2.451.394 arroja un total de 3.350.000, lo que nos dice que en realidad tuvieron un aumento y no una disminución en el pasaje, sin considerar el hecho notorio de que a esta Empresa le falsificaron boletos por una suma considerable.

Haciéndole a la suma que ellos dicen asciende, el mayor costo de la explotación, los mismos castigos que a las precedentes y teniendo en cuenta que ésta exagerara el aumento de jornales en la suma de $ 16.750, el aumento de $ 0.005 en los boletos inferiores a $ 0.10, daría una cantidad equivalente a la que representa el mayor costo de la explotación.

LINEA "D". — Esta línea denuncia haber transportado 5.697.215 pasajeros en el año 1942 y 5.784.909 en el año 1943, lo que representa un aumento para este último período de 87.694 pasajeros más.

En el primer trimestre de este año, con respecto al último período del año 1943, acusa una disminución de 82.671 pasajeros, por cuanto dice haber transportado 1.415.706 con relación a 1.497.977 pasajeros. Esta disminución tiene, para los miembros informantes, como justificativo, el hecho de que en este período circuló la línea "L", que efectuaba también el transporte de pasajeros a Guadalupe, y que a la fecha ha retirado sus coches del servicio.

Idéntica quita debemos hacerle a la cantidad que denuncian como nuevo gasto en el costo de la explotación, es decir $ 6.000 por los conceptos expresados y $ 20.771.80 que es el monto que exagerara acerca de los jornales que dicen deben pagar, cubriéndose por ende ese mayor costo de la explotación con un aumento en el boleto de $ 0.005 en los de un costo inferior a $ 0.10.

Por estas consideraciones y las que manifestáramos en nuestro informe de fecha 31 de marzo de 1944, elevado al Señor Intendente, entendemos que el aumento constante en el número de pasajeros que a diario se registra, conjuntamente con el de $ 0.005 por boleto en el precio de $ 0.07, anterior a la gestión, compensaría el mayor egreso que para las empresas ha significado el laudo arbitral y el aumento del costo de la explotación, que se estima aumento permanente.

Al mismo tiempo conviene destacar que los serios inconvenientes con que ha tropezado la Comisión, derivados de la falta absoluta de organización administrativa y contable en unos casos, la circunstancia de ser muy reciente en otros, que no han permitido encarar el problema sobre bases firmes, anima a los informantes a sugerir la conveniencia de intimar a las Empresas el cumplimiento del Decreto de fecha 3 de febrero de 1944, No. 1782 en su artículo 2o., y establecer a efectos de un mejor control a cargo de la Municipalidad, la impresión de los boletos.

Saludan al Señor Intendente, con distinguida consideración. — (Firmado): FERNANDO FERNANDEZ, Subsecretario de Hacienda; ALFREDO RODRIGUEZ SAGER, Director de Asuntos Legales; HECTOR M. RISSO, Inspector General".

EL DECRETO. — "Santa Fe, 22 de junio de 1944.

"Visto, este expediente No. 58-C.-1944 - Varios, y teniendo en cuenta el informe que elevara la Comisión de Transportes sobre el aumento de tarifas solicitado por las recurrentes y atento a las conclusiones a que en él se arriban y que esta Intendencia hace suya todas sus partes; y Considerando: que las mismas desvirtúan, en parte, los argumentos aducidos por las recurrentes y que determinaran a este D. E. a autorizar la aplicación de las tarifas con un centavo y medio de aumento. Que además, contribuyó a esa autorización el hecho notorio de la vigencia del laudo arbitral y del aumento de los precios de la nafta, aceite y repuestos en general.

"Que ha vencido el plazo acordado al representante de los obreros para que elevara su informe, sin haberlo hecho hasta el presente y que el representante de las Empresas, verbalmente se ha excusado de entregar el que preparara para la reunión final primeramente designada.

"En uso de las facultades que le son propias y que le acuerdan los Decretos Nros. 12 y 1995 de la Superior Intervención Federal,

"EL INTENDENTE MUNICIPAL, DECRETA: - No. 1.953

"Art. 1o.: Deróganse los Decretos números 1782 y 1893,

"Art. 2o.: Fíjanse a partir del 1o. de julio próximo, las siguientes tarifas para el transporte urbano de pasajeros, a cargo de las empresas de ómnibus: Boletos directos, $ 0.10 y series de abonos de diez boletos, pesos 0.75 m|n

"Art. 3o.: La impresión de boletos se hará por la Municipalidad a su cargo, por medio de la Dirección de Rentas Municipal.

"Art. 4o.: Las empresas deberán proveer al personal de Chóferes y Guardas de dos uniformes al año.

"Art. 5o.: El precio de los boletos que autoriza el presente Decreto es con carácter precario, reservándose la Municipalidad el derecho de revocarlo cuando las circunstancias así lo aconsejen.

"Art. 6o.: Las Empresas deberán llevar su contabilidad de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio, debiendo exhibir en todo momento a los funcionarios municipales que se designen, los libros y comprobantes de contabilidad.

"Art. 7o.: La falta de cumplimiento a las cláusulas establecidas en las Ordenanzas números 2662 y 3278 y a los Decretos sobre Reglamento de Circulación de Omnibus, serán reprimidas con multa de Cien a Quinientos pesos m|n., que se elevará a Un Mil pesos en caso de reincidencia, igual multa se aplicará en caso de inobservancia a las disposiciones del presente Decreto.

"Art. 8o.: Derógase el Art. 19 de la Ordenanza No. 3278 y toda otra disposición que se oponga al presente.

"Art. 9o.: El control de las presentes disposiciones estará a cargo de la Inspección General, Contaduría General y Dirección de Rentas, respectivamente, hasta tanto se cree el organismo Municipal que tenga a su cargo todo lo referente al control único del transporte urbano.

"Art. 10o.: Comuníquese, publíquese y dése al R. M.".

JUAN LUIS DEPETRIS

Intendente Municipal

Hugo César Lasave, Sec. de Gobierno

El Orden

Año XVII — SANTA FE, 23 DE JUNIO DE 1944 — No. 3917

Aplicación del Estatuto Para el Empleado Público

UNA COMISION especialmente designada por el Poder Ejecutivo ha iniciado el estudio de la reglamentación del Estatuto por el cual se fijan cláusulas estableciendo normas para los nombramientos, para la estabilidad y escalafón de los empleados civiles del Estado.

La organización administrativa, comprendiendo las reparticiones autárquicas, para su desenvolvimiento en forma eficiente y sobre la base del estímulo y del reconocimiento de los méritos adquiridos por la labor realizada y por los años de servicios, será mejorada al hallarse libre su personal de los peligros que entraña la falta de estabilidad y la frecuencia de cambios que tuvieron, a menudo, su origen en los resultados de las contiendas cívicas destinadas a la renovación de los mandatarios.

La falta de estabilidad, de reconocimiento de los méritos por medio de una ley con fundamentos orgánicos, constituye un serio obstáculo para que sea una realidad la carrera administrativa.

De acuerdo con el decreto por el cual se dictaron disposiciones que colocan al empleado civil al servicio del Estado en una situación adecuada a su responsabilidad, a sus derechos y deberes, las cláusulas respectivas han de ponerse en vigencia en las dependencias de jurisdicción nacional, provincial y municipal.

Hasta la fecha, especialmente en lo que se refiere a los organismos de jurisdicción provincial, las normas relativas a la estabilidad, escalafón y ascensos no se aplica en términos generales.

Los decretos sobre cesantías, sin que para tales casos sean tomadas en cuenta los requisitos establecidos, se firman frecuentemente y se alega en todos los casos el propósito de obtener una mayor eficiencia en la acción que corresponde al Estado en sus derivaciones de carácter provincial y comunal.

El estudio de la reglamentación, al mismo tiempo que se anuncia el plan de realizar algunas modificaciones al decreto de referencia, puede considerarse como un intento firme de que las normas destinadas al perfeccionamiento de la organización administrativa sean llevadas a la realidad en toda su amplitud.

Para el funcionamiento de las dependencias, cualquiera que sea su carácter, es factor esencial el reconocimiento de la estabilidad y la seguridad de que, mientras los empleados den cumplimiento a sus deberes, no serán objeto de ninguna medida que signifique desmedro para los derechos adquiridos en el desempeño de sus tareas sean éstas de alta responsabilidad o de carácter modesto.

La inseguridad en el ejercicio de la labor, sobre todo cuando se trata de su realización dentro de características especiales, constituye una de las causas de desaliento que, en definitiva, redunda en perjuicio de los servicios de interés general. La aspiración a hallarse exentos de la amenaza de cesantía sin motivos justificados, ateniéndonos a la misión que ha sido confiada a la comisión expresamente designada, tiende a convertirse en un hecho para el personal civil del Estado.

EL PLAN REGULADOR Y LA ACCION POPULAR

Los problemas edilicios considerados a la luz de las enseñanzas del urbanismo, adquieren una significación distinta de la que, por hábitos tradicionales, se les asigna generalmente. La explicación de por qué ello acontece, no es difícil. La ciencia, que tiene la misión de estudiar el crecimiento urbano y de determinar leyes que lo presiden, con miras de precisar un plan de acción para las autoridades edilicias y también para los particulares, no puede conformarse con "el dejar hacer, dejar pasar", lema que, generalmente, ha presidido el desarrollo de las ciudades.

El urbanismo aspira a regular el progreso de las urbes, satisfaciendo las exigencias científicas y estéticas, económicas y sociales de la comunidad. Y por ello se opone a la concepción individualista, que sostiene un máximo de acción privada y un mínimo de intervención del Estado en cosas que atañen fundamentalmente al común.

En virtud de las normas establecidas por la ciencia del urbanismo, no se concibe que la creación de nuevos barrios pueda determinarse con criterio privado, y llevarse a cabo para satisfacer intereses particulares.

Juzgamos de suma conveniencia la divulgación de los puntos de vista sostenidos por los urbanistas sobre lo que es y significa un plan regulador, estando, como estamos, en vísperas de la adopción de uno para nuestra ciudad.

Hemos sostenido, en varias oportunidades, la necesidad de forjar en el espíritu público una clara concepción de lo que las transformaciones que traerá la aplicación de los principios del urbanismo en la reordenación de la ciudad.

Nuestro argumento principal es que consideramos un bien la aprobación de un plan regulador y sería lamentable que, en la práctica, se fuese a un fracaso por falta de interés popular o por la oposición de grupos que resisten las innovaciones cuando las mismas afectan sus intereses.

Muchas entidades que actúan en la ciudad y se hallan vinculadas, por su labor, a la acción edilicia, debieran ocuparse de estas cosas y disponerse a cooperar en el estudio del proyecto del Plan Regulador, que dentro de poco será sometido a consideración de las autoridades municipales por el Instituto Argentino de Urbanismo, entidad a la que se le encomendó, el año pasado, ese trabajo. Será siempre una labor fecunda en resultados, dado que cabe esperar de ella mucho bien para nuestra ciudad.

EXPRESION DEL IDEAL SOLIDARIO

La Secretaría de Trabajo y Previsión, cuya jefatura se halla a cargo del ministro de Guerra, coronel Juan D. Perón, ha hecho entrega de un cheque por la cantidad de 5.087.153.37 pesos al presidente de la República y que constituye el importe de los últimos aportes recibidos a favor de las víctimas de San Juan y para la reconstrucción de dicha ciudad.

Con las cantidades entregadas anteriormente, la colecta para San Juan ha ascendido en total a 38 millones de pesos. En lo sucesivo, al dar por terminada la Secretaría de Trabajo y Previsión la misión que tomó a su cargo a raíz del terrible sismo, cualquier otra donación debe hacerse en forma directa al Ministerio del Interior.

Ante el monto de la suma recaudada y a la cual todavía deberá agregarse la que se obtenga de los beneficios de la lotería nacional a realizarse con dicho fin, se pone de manifiesto el arraigo de los sentimientos de solidaridad nacional y de los principios humanitarios. Las instituciones formadas por argentinos, por extranjeros, los obreros y las entidades gremiales, sin distinción de ninguna clase, han aportado su colaboración para que la colecta obtuviera el mejor de los resultados.

Se ha exteriorizado, a través de los aportes, entre los cuales figuran varios millones de pesos que fueron depositados mediante la entrega de pequeñas cantidades, la realidad de sentimientos patrióticos y el afán general del pueblo de contribuir, sin escatimar sacrificios, al éxito de una obra destinada a mitigar dolores, a auxiliar a los millares de hombres, mujeres y niños que quedaron sin hogar y en el mayor desamparo.

Además de los 38 millones, gracias al envío de mercaderías de toda clase por un valor considerable y del cual se ha informado minuciosamente, desde el primer momento, se contó con recursos para la práctica de la solidaridad en el concepto más elevado de la palabra.

Puede decirse que, orientados en ideales tan nobles como dignos de los sentimientos que vinculan a los hombres en las horas de dolor y de tragedia, se llegó a una verdadera emulación en el deseo de contribuir al éxito de la recaudación. Millares de personas de modesta posición económica, entre ellos trabajadores que perciben sueldos o jornales exiguos, no vacilaron en privarse de recursos casi indispensables para aportar algo para los damnificados por el terremoto de San Juan. Centenares de niños, al impulso de la emulación despertada por la iniciativa solidaria y patriótica, entregaron parte o la totalidad de sus ahorros depositados en la Caja Nacional.

Los resultados obtenidos con la colecta patrocinada por la Secretaría de Trabajo y Previsión, refleja el firme sentimiento de unidad que, sin dilaciones y en forma espontánea, permite acudir en ayuda de los que sufren las consecuencias de cualquier catástrofe, como la que sembró la muerte y la desolación en la capital sanjuanina y en otros centros de su zona.

La Escuela de Tartagal

Entre las necesidades que conviene contemplar, sin grandes dilaciones, respecto de la población de Tartagal, figura la que se relaciona con su escuela.

Este establecimiento, al que concurren seiscientos niños, sólo cuenta con diez maestros, cantidad insuficiente para la atención de aquel alumnado, sobre todo si se tiene presente que, ya por una razón, ya por otra, faltan uno o dos docentes.

No nos entretendremos en señalar las consecuencias que se derivan con esa escasez de maestros. Las normas elementales de la pedagogía son bien explícitas a este respecto, y por ellas conocidas por quienes tienen en sus manos solucionar este asunto, no tenemos por qué alargarnos sobre las mismas con comentarios en los que nada nuevo añadiríamos a lo que llevamos expuesto en otros casos similares.

De ahí que nos limitemos a puntualizar el hecho, en la confianza de que en esta época de reajustes educacionales, nuestra puntualización encuentre el eco correspondiente que será siempre en beneficio de los intereses de la población infantil de aquella localidad.

Aspiraciones Americanas

En un comentario nos ocupamos, en fecha reciente, de las características de la cultura americana y, entre ellas, de las relaciones interpopulares que se observan en el hemisferio.

Creemos muy útil insistir con el mismo tema y señalar otros aspectos de la vida social en el Nuevo Mundo que señalan el nacimiento de un mundo nuevo.

Ante todo corresponde afirmar que tratándose de cosas humanas lo nuevo siempre es relativo y, por tanto, es preciso aceptar el término admitiendo que con él, también, nos referimos a cosas viejas pero tan nobles que a pesar de los años conservan los encantos de la juventud. Los hechos que atañen a la Libertad, por ejemplo, no son nuevos y nadie podrá negar que aparecen todos los días vigorosamente como si su juvenil prestancia fuese expresión de vida eterna.

Bien. El Nuevo Mundo fué llamado "nuevo", entre otras razones, porque afirmó desde los días iniciales tradiciones auténticas de la cultura occidental. Y lo tradicional, bien se sabe, no es sino lo viejo que perdura, lo que el pasado nos transmite para que lo conservemos y lo acrecentemos. El Nuevo Mundo aceptó, las tradiciones que dieron fisonomía a la cultura europea, con ánimo juvenil. Iba a iniciarse una nueva era y por lo mismo no era propio condenar irremisiblemente, todo lo anterior.

Lo fundamental era discriminar, distinguir, entre las cosas que Europa nos entregaba y comenzar a trabajar sobre la base de aquellos hechos y valores espirituales más universales, esto es, más conformes con el ideal emancipador de los pueblos y con el anhelo superior de Libertad de los individuos.

América empezó así, y, por eso, el europeo sin prejuicios reconoce que, en verdad, se trata de un Nuevo Mundo.

En el siglo pasado se afirmó más esa actitud renovadora en el hemisferio. No era suficiente que América fuese un mundo distinto del europeo aunque basado en tradiciones afirmativas de Europa; se necesitaba dar vida a hechos y valores más amplios y más universales, para que la americanidad fuese expresión de una cultura nueva, superior a la que el viejo mundo logró gracias a un trabajo secular.

En eso están los espíritus representativos del hemisferio. Se trata de una obra integral, juvenil, que será preciso tener presente en todo planteo de problemas colectivos en los pueblos del Nuevo Mundo.

Un gran pensador uruguayo — Vaz Ferreira — se ocupó de esa labor, no ha mucho, en una conferencia que dictó en nuestra ciudad. Y sus conclusiones basadas en un análisis realizado con rigor, nos parecieron y nos parecen acertadas y una contribución valiosísima a la causa de América.

Disertará el Sr. Rafael Ernesto Noseda Valles

El Consejo Directivo del Instituto de Cultura Histórica, Filial Santa Fe, realizará con la cooperación de la Comisión de Extensión Cultural de la Biblioteca "Bartolomé Mitre", de la Sociedad Progreso Urbanos del Sud, un acto académico, el día lunes 26 del corriente, a las 18.30 horas, en el salón de actos de la entidad vecinal, sito en calle 1o. de Mayo 1412.

En tal oportunidad hará uso de la palabra el Miembro titular del Instituto, señor Rafael Ernesto Noseda Valles, quien se ha de referir al siguiente tema: "Bartolomé Mitre, en el nuevo aniversario del nacimiento". Evocación histórica.

El acceso a dicha sala será libre.

HOY DISERTARA EL Dr. ALBERTO HUEYO

En la tribuna del Instituto Popular de Conferencias, que funciona en la sala de fiestas de nuestro colega metropolitano "La Prensa", disertará hoy a las 18 hs., el Dr. Alberto Hueyo, quien se ha de referir al siguiente tema: "Creación del Banco Central en la República Argentina".

La disertación aludida se ajustará al siguiente sumario:

Circunstancias que hicieron necesaria la creación del Banco Central. Las instituciones políticas y los organismos económicos. Los sistemas monetarios son reflejo del pasado económico de cada país. Antecedentes históricos. El negocio del banco en sus orígenes. Evolución hacia el certificado de moneda. Aparición del billete de banco. Abusos emisionistas. Las perturbaciones bancarias de 1873 y 1810 a 1817 en Inglaterra. La crisis de 1844. La reforma de la Carta Orgánica del Banco de Inglaterra. El sistema rígido de emisión. Antecedentes argentinos. La crisis de 1874. La inconversión en 1876. La ley monetaria de 1881. Nueva inconversión en 1884. Evolución hacia el sistema rígido. La ley de conversión de 1899. La guerra de 1914. Perturbación económica en la Argentina. El sistema elástico. La ley de redescuento. La depresión de 1929 1933. La ley de empréstito patriótico. La creación del Banco Central no puede demorarse. Función emisora. Función de reserva. La intervención del Banco de Inglaterra. La misión Niemeyer. Integridad del plan propuesto. El Banco Central en la segunda guerra mundial. El Banco Central y la influencia extranjera. Composición del directorio. Breves sugerencias sobre la falta de autonomía económica argentina.

Como las anteriores conferencias, la de hoy, podrá ser oída a través de la onda de Radio Splendid a la hora indicada.

MOVIMIENTO GREMIAL

En la Oficina Regional del Trabajo de esta ciudad, se realizó ayer la reunión a que se había convocado a los delegados obreros q' la fábrica de Aceites de la Algodonera Argentina y los delegados de la citada firma.

Fueron considerados los puntos que dieron motivo a diferencias. Después de las deliberaciones, se informó que se llegó a un acuerdo, pasando las actuaciones a la Comisión de Conciliación de acuerdo con el decreto No. 14.

—Una nueva reunión se realizó en la Oficina Regional del Trabajo entre los representantes de la Cía. Central Argentina de Electricidad y el Sindicato de Obreros Tranviarios, con intervención de la inspección de conflictos.

Se nos informó que se aprobaron los siguientes puntos:

1o.) Se reconoció la Comisión de Reclamos; 2o.) Aprobar las 48 horas semanales para la sección Tráfico, con el compromiso de otorgarle un día y medio de descanso de acuerdo al art. 4 dentro del reglamento de la ley No. 11.544; la licencia por enfermedades pasó a estudio de la Conciliación.

En el día de la fecha se realizará otra reunión para considerar el pedido de aumento de salarios y escalafón.

MULTAS APLICADAS

Por resolución de la Dirección Regional del Trabajo, se ha aplicado una multa de $ 450 a la firma Manufacturera Algodonera Argentina, fábrica de aceites de la vecina localidad de San José del Rincón, por infracción a la ley 2438, descanso semanal obligatorio y otra multa de $ 150 por infracción a las leyes 11.544 y 9688.

Se Reunirá la Comisión Provincial de Cultura

La Comisión Provincial de Cultura realizará reunión el sábado próximo. Deberá considerar diversos asuntos que se vinculan a las tareas artísticas y culturales que tiene a su cargo.

En dicha reunión se procederá a la designación de la comisión asesora que informará en el concurso de ciencia correspondiente al ciclo 1940 1943.

SINDICATO OBREROS DE PRODUCTOS LACTEOS

Como hemos anunciado, hoy a las 20 horas, se realizará la asamblea general extraordinaria del Sindicato Obrero de Productos Lácteos, en el local de calle San Jerónimo 3704.

El orden del día que se pondrá a consideración es el siguiente:

1o.) Acta anterior; 2o.) Correspondencia e informes de la Comisión Investigadora; 3o.) Dar posesión de los cargos respectivos a los miembros de la nueva C. D.; 4o. Asunto nuevo petitorio de mejoras y varios.

Dada la importancia de la misma, las autoridades ruegan puntual asistencia.

El Nuevo Director de la O. Regional del Trabajo

El delegado de la Secretaría de Trabajo y Previsión en nuestra ciudad señor Rodolfo Luis Vigo, puso en posesión de la Dirección de la Oficina Regional del Trabajo, al Jefe de Legislación de la nombrada dependencia Dr. Juan M. Galli Pujato, designado interinamente y con retención del cargo que ejerce.

En dicho acto hizo uso de la palabra el delegado contestando el Dr. Galli.

El decreto de designación, en su parte dispositiva dice así:

"El Delegado Regional de la Secretaría de Trabajo y Previsión resuelve:

Art. 1o.) Disponer que, a partir del día 19 del mes en curso, el señor Secretario Letrado y Jefe de Legislación Dr. Juan M. Galli Pujato, desempeñe el cargo de Director Interino de la Oficina Regional del Trabajo de Santa Fe con todas las atribuciones de ley, sin perjuicio de las obligaciones y facultades que le son propias y a los fines indicados en los considerandos precedentes.

Art. 2o.) Mientras dure la comisión encomendada por el artículo precedente, la firma del suscripto será refrendada, en lo que respecta a la correspondencia exclusivamente, por el Oficial Mayor de la Secretaría. — Fdo. Rodolfo L. Vigo, Delegado Regional de la Secretaría de Trabajo y Previsión.

AUDICION EN HONOR DEL POETA MARQUINA

La emisora L. T. 10, Radio del Instituto Social de la Universidad Nacional del Litoral, prosiguiendo con la propalación de sus audiciones dedicadas a los grandes poetas españoles, difundirá la de hoy en honor del vate hispano Eduardo Marquina, de 18.30 a 20 horas.

La audición se integrará con las siguientes obras musicales:

1) Ojos Negros y El Prisionero (Rubinstein); 2) Di Provenza il mar de "Traviata" (Verdi) y Oie Possenti de "Fausto", (Gounod); 3) Los grandes poetas españoles: Eduardo Marquina; 4) Sonata para piano, a cuatro manos, (Hindemith); 5) Sinfonía de la Sorpresa, (Haydn).

Boletín Diario del Calado

Santa Fe, 22 de junio de 1944. Hidrómetro dique No. 2: 6.[illegible]

Calado máximo admisible del puerto. Canal de acceso e interior puerto: 12 pies, 3 pulgadas.

Calado determinante tramo Santa Fe Rosario. Fecha 21 de junio de 1944. Paso: Km. 430.91, 15 pies, 9 pulgadas. Calado probable, día 23 junio 1944. Puerto: 13 pies. Tramo Santa Fe Rosario: 15 pies, 9 pulgadas.

Un Tropiezo en la Vida Edilicia de Monte Vera

MONTE VERA constituye ya un núcleo de población con muchas actividades propias que, bajo la beneficiosa gravitación de la rica cuanto densamente poblada jurisdicción rural, va robusteciendo, cada día, sus características de centro urbanizado, modesto cuanto se quiera, pero centro al fin, y que, como a tal, le incumbe la observancia de las prescripciones edilicias correspondientes.

La circunstancia de no contar con reserva de un terreno para plaza pública, ha inducido a la autoridad comunal a construir un bulevar que supla en lo posible aquella deficiencia. En la realización de esta obra [illegible], meritoriamente empeñado [el] Comisionado, habiendo dispuesto la extracción de los árboles inadecuados y la plantación de otros nuevos y el trazado de canteros y jardines, juntamente con los demás trabajos del caso, los que se están llevando a cabo con la satisfacción de los habitantes que tendrán en [di]cho bulevar, denominado "Briga[dier] López", un lugar de reunión y esparcimiento.

Contrasta con la apuntada iniciativa el que un terreno sobre dicha [ave]nida, que se suponía destinado [a] plazoleta, haya sido cercado con [alam]bre y convertido en un pequeño [pot]rero o corral, sin advertir que el [mis]mo, aparte de dar, como ya se [ha] dicho, sobre el bulevar en cons[truc]ción, hállase junto al Correo, la [Es]cuela y la Comisaría y a pocos [met]ros de la iglesia, ya próxima a [ter]minarse.

[L]a puntualización de los precedentes términos, que formulamos sin el propósito de molestar a nadie, [...] que, para evitar las justas [pro]testas del pueblo, no se insista [en] mantener en pleno centro ese [en]cierro de animales, por cuanto su [pre]sencia, además de acondicionar[...] así como un criadero permanente de moscas y un foco de emanaciones desagradables, desnaturaliza la perspectiva del bulevar en [que] tantas ilusiones han colocado los [...]. Los animales, tanto [suel]tos como encerrados, en la parte principal de una población no pueden permitirse bajo ningún título. [Cree]mos, en consecuencia, que quie[nes], por una inadvertencia, talvez, [han] provocado allí la situación apuntada, se han de apresurar, por sí mismos, a ponerse a tono con el progreso edilicio que se está operando, y dispondrán la desaparición del susodicho cerco que bien puede prestar, y aún mejor, sus servicios en otro punto cualquiera donde no ofrezca los inconvenientes que ahora presenta a simple vista.

Nos asiste la convicción de que con un poco de buena voluntad por parte de todos, este estado de cosas, evidentemente irregular, dejará de existir de inmediato, que es lo que se impone con el fin de evitar las protestas del vecindario, y la desagradable impresión que a todos forzosamente ha de producir un potrero en tales condiciones y en el lugar tan poco apropiado en que lo encontramos.

MOVIMIENTO DE BUQUES

DE CABOTAJE A LA CARGA: Pontón Arg. Dr. Francisco Beiró, trigo; Vapor Arg. Elisa, Roberto, varios; Lancha Arg. Sarsotti No. 1, mineral; Pontón Arg. Colonia, trigo; Lancha Arg. Primero, afrecho; Lancha Arg. Raúl D., trigo; Lancha Arg. Doña María Botto, trigo; Vapor Arg. Recuerdo, trigo; Lancha Arg. Nueva Adelaida, afrechillo; Lancha Arg. Antonio Campos Jo., afrechillo; Lancha Arg. Remember, inflamable.

A LA DESCARGA: Lancha Arg. Amable María, leña y envases vacíos; Lancha Arg. Angelita, T., envases vacíos; Vapor Arg. El Coquito, envases vacíos; Arenera Arg. Doña Adelia C., arena; Lancha Arg. Ana Zurcher, leña; Lancha Arg. Fuera del Destino, trozos de rollizos; Lancha Arg. Punurá, envases vacíos; Lancha Arg. Yone, varios; Lancha Arg. Remember, tambores vacíos.

Interesantes Gestiones se Realizan en Laguna Paiva

No hace muchos días, al ocuparnos de la necesidad de pavimentar los diez kilómetros de camino transversal que unen Laguna Paiva con la Ruta Once, dijimos que esta localidad, no obstante constituir un importante centro ferroviario, no había tenido aún la suerte de que los poderes públicos se interesaran por la misma en la medida que diera a entender una adecuada comprensión de lo que representa social y económicamente esa población que, por el número de sus habitantes y por sus cada día más crecientes actividades, va a elevarse a categoría de ciudad.

Hasta este momento no existe allí un establecimiento educacional en el que puedan perfeccionarse los numerosos jóvenes que cada año egresan de las varias escuelas primarias, gran parte de los cuales, por razones elementales, no están en condiciones de trasladarse a otros centros para la adquisición de mayores conocimientos que los habilite para afrontar ventajosamente las exigencias de la vida.

Está fuera de dudas, que la característica de ser Laguna Paiva una localidad esencialmente ferroviaria, donde existen grandes talleres de los ferrocarriles del Estado, el establecimiento que más correspondería para la formación de esos jóvenes sería una Escuela de Artes y Oficios con especialización amplia en el ramo principal de la población, a saber, el ferroviario. Con la contemplación de esa necesidad se traduciría al terreno de los hechos la doctrina, que es un postulado educacional, de que a cada zona hay que darle las escuelas que necesita.

Si mal no recordamos, hay una disposición gubernamental creando para Paiva una escuela de Artes y Oficios, pero hasta este momento por la índole de las gestiones que allí se están haciendo, tal disposición no ha tenido todavía principio de ejecución, lo que en la práctica es lo mismo que si no existiera, pues los egresados de las escuelas locales permanecen aún a la deriva al igual que en los tiempos en que la mencionada disposición no existía.

Dadas las características de la mayoría de los habitantes, supeditados a los talleres ya citados, resulta indudable que serían grandes los beneficios que de inmediato se derivarían de un establecimiento como el que auspiciamos, y que la población paivense anhela desde hace tiempo para la formación de un elevado porcentaje de sus hijos.

Otro de los puntos en que Paiva siéntese injustamente postergada, está configurado por el hecho de que, a pesar de su caudal humano, de su potencialidad económica y del intenso movimiento derivado de su comercio y de su rica jurisdicción rural, no cuente todavía con una sucursal del Banco de la Nación, ventaja de que gozan otras poblaciones que no pueden presentar un exponente de positiva realidad como el que ofrece la localidad que nos ocupa.

Resulta sensible que las múltiples gestiones llevadas a cabo en este sentido no hayan tenido el éxito deseado, siendo de desear que las fuerzas representativas de ese centro no decaigan en su propósito. Cuando la causa está apoyada con los solidísimos fundamentos con que cuenta esta aspiración de Paiva, no se puede volver atrás. Al contrario, los fracasos sufridos deben constituir motivo para que se insista en provocar la reconsideración que indefectiblemente debe venir cuando tan legítimos términos la aconsejan.

En obsequio al dinamismo de esa simpática población hemos recordado esas dos ya viejas necesidades, a la que creemos que hay que agregar la tercera, a saber la pavimentación del camino a que nos referimos al comienzo de estas líneas. Satisfacer adecuadamente esos tres capítulos representa hacer obra comprensiva y constructiva de gobierno, estimulando, como corresponde, los meritorios pronunciamientos de la iniciativa particular. Grato nos sería, en consecuencia, si en breve pudiéramos puntualizar una determinación en tal sentido.

Ejercicios Físicos en el Camping 'Rama del Olivo'

El Instituto de Cultura Física de la Provincia, bajo cuyo control se hallan todos los profesores de dicha materia, patrocina los fines de semana que se celebran en un paraje bastante alejado de la zona urbana y que es conocido por "La rama del olivo".

Los concurrentes al camping, cuyo funcionamiento está a cargo del Instituto de Cultura Física de la Provincia, cumplen programas de ejercicios que, según informaciones que hemos recibido, no son los más adecuados para la conquista del vigor físico y para el esparcimiento en el orden espiritual.

"La rama del olivo", tratándose de una dependencia del mencionado Instituto, parece que no es un título serio y da la impresión de algo que tiende a crear un ambiente de humorismo. Es indudable que la cultura física, de conformidad con las opiniones de los higienistas y de los facultativos, ha adquirido singular importancia entre las asignaturas de los establecimientos escolares.

Las autoridades del Instituto de Cultura Física de la Provincia, por la índole de la misión que les ha sido confiada, no es lógico que dediquen el tiempo a la organización de los fines de semana en el camping de "La rama del olivo", situado en un paraje inadecuado para que las reuniones se lleven a cabo en forma sistemática. Sería oportuno que, con el propósito de interiorizarse de la clase de ejercicios que allí se practican, se dispusiera una inspección directa a cargo de funcionarios del ministerio del cual depende el Instituto de Cultura Física de la Provincia.

CELEBRACION DEL DIA DEL CARTERO

La Dirección General de Correos y Telégrafos, con el propósito de hacer resaltar en forma especial la esforzada labor desempeñada por estos nobles servidores del Estado, ha dispuesto designar una comisión para la Capital Federal, que tendrá a su cargo la ejecución de los actos a celebrarse el 14 de septiembre del año en curso, fecha designada como "Día del Cartero", por reciente resolución, y que tuvimos oportunidad de informar.

La comisión aludida, será integrada por el Jefe de Distribución Central y Expresos como presidente y carteros de dicha oficina, de Certificados y de las sucursales Flores, Vélez Sarsfield, San Andrés y Villa Ballester.

Por su parte la Dirección General, ha autorizado ya a los jefes de Distrito, para designar y constituir comisiones al respecto, dentro de cada jurisdicción, para celebrar la fiesta anual.

EXPOSICION DE ARTE BRITANICO EN ROSARIO

Hoy será inaugurada en la planta alta del Museo Municipal de Bellas Artes de la ciudad de Rosario, la Exposición de Arte Británico Contemporáneo, bajo los auspicios de la Dirección Municipal de Cultura y la Asociación Rosarina de Cultura Inglesa. En el acto inaugural harán uso de la palabra, los señores arquitecto Hilarión Hernández Larguía y doctor Wenceslao Tejerina Foteringham, quienes lo harán en representación de las dos instituciones mencionadas, respectivamente.

A dicha muestra la integran 163 obras entre óleos y grabados, habiendo estado la organización de la misma, a cargo del Consejo Británico de Londres, con la colaboración de la representación que ejerce en latinoamérica sir Eugen Millington Drake. Las obras expuestas han sido trasladadas a nuestro país bajo la dirección del señor H. W. Maxwell, director del Bristol Museum and Art Gallery, quien a su vez ha preparado la muestra en Rosario.

La exposición de referencia, estará librada para la visita pública hasta el día 4 de julio próximo.

ESTA DANDO QUE HABLAR LA MANZANA SIETE DE CAYASTA

Por condenable desidia, aprovechada por la mala fe de algunos de sus integrantes, la Comisión de Fomento de Cayastá ha permitido que en los últimos años se esfumara una serie de valiosos terrenos que, desde tiempo inmemorial, eran considerados patrimonio de la Comuna.

Como, en que fecha y por quienes se ha verificado ese escamoteo — que el público denomina despojo — son puntos que no nos pertenece averiguar. Nos hemos referido varias veces al asunto, proporcionando detalles lo suficientemente significativos como para justificar una amplia cuanto enérgica investigación, y con eso hemos dejado satisfecha nuestra misión periodística.

Ya nada nos correspondería agregar. Pero ciertas derivaciones que va tomando ese embrollo — que no de otra forma pueden denominarse ese conjunto de enjuagues — nos ofrece la oportunidad de añadir algo más que, bajo ningún concepto, puede dejarse pasar en silencio.

Un aprovechado personaje lugareño que, a través de varias operaciones, de cuya legitimidad no nos corresponde juzgar, se hizo propietario de cuatro de esas manzanas. Cuando el gobierno provincial determinó levantar un hospital en Cayastá, y no pudiendo la Comuna suministrar el terreno correspondiente, el mencionado personaje, que, entonces, la dragoneaba de magnate de la situación, con el fin de congraciarse aún más con los altos dirigentes, se apresuró a donar para el mencionado hospital la manzana número siete — que es una de las sindicadas como víctima del susodicho escamoteo. Al hacer la "donación" prometió escriturar dicho terreno a favor del gobierno, cosa que no se hizo, lo que no fué, sin embargo, inconveniente para que el nosocomio se construyera, en la creencia de que la "donación" era en firme, como se hizo constar en un discurso espectacular.

Así las cosas, prodúcense los sucesos del cuatro de junio del año próximo pasado. El personaje de los terrenos, con el propósito de curarse en salud, vende y enajena todos sus bienes, inclusive las cuatro manzanas. El "nuevo propietario" acaba de vender, a su vez, a un señor de la localidad las cuatro manzanas, en las que va la número siete, que es la en que está construido el hospital, sin que nada se diga en la escritura del mencionado establecimiento. Al contrario, como de costumbre, se hace constar que la propiedad se transfiere con todo lo clavado y plantado", sin que se haga la menor referencia a la "donación" ni a que en la manzana siete existe un hospital en pleno funcionamiento... y eso que dicho título está otorgado en abril del corriente año...

No preguntaremos quien es, ahora, legalmente el dueño del hospital de la mencionada localidad. Sería una ingenuidad embarcarse en tales preguntas. De ahí que omitimos mayores comentarios, dándonos por satisfechos con la circunstancia que nos ofreció la oportunidad de recoger tan interesantes versiones, de las que damos traslado a quienes corresponda, y para las cuales, no tardaremos en agregar algo más, pues no en vano hemos titulado estas líneas en la forma que lo hemos hecho, a saber: "está dando que hablar la manzana siete de Cayastá".